

公開実用平成3-13202

⑯日本国特許庁(JP)

⑪実用新案出願公開

⑫公開実用新案公報(U)

平3-13202

⑬Int.Cl.⁵

B 60 B 7/06
F 16 F 15/08

識別記号

庁内整理番号

⑭公開 平成3年(1991)2月12日

Q 7146-3D
6581-3J

審査請求 未請求 請求項の数 1 (全頁)

⑮考案の名称 自動車用ホイールキャップ

⑯実願 平1-73523

⑰出願 平1(1989)6月26日

⑯考案者 伊藤 勇 東京都日野市日野台3丁目1番地1 日野自動車工業株式会社内

⑰出願人 日野自動車工業株式会社 東京都日野市日野台3丁目1番地1

⑯代理人 弁理士 菊池 新一

明細書

1. 考案の名称

自動車用ホイールキャップ

2. 実用新案登録請求の範囲

ディスクホイールに取付ブラケットを介して
取付ボルトによって取付けられるキャップ本体
から成る自動車用ホイールキャップにおいて、
前記キャップ本体の外周縁に取付けられ前記キ
ャップ本体の取付ボルトによる締付けによって
前記ディスクホイールのリムに密着される制振
材を有することを特徴とする自動車用ホイール
キャップ。

3. 考案の詳細な説明

(産業上の利用分野)

本考案は、自動車のディスクホイールに着脱
自在に取付けられる自動車用ホイールキャップ
の改良に関するものである。

(従来の技術)

自動車用ホイールキャップは、ディスクホイ
ールに取付ブラケットを介して取付ボルトによ

って着脱自在に取付けられるキャップ本体から成っているが、従来技術のホイールキャップは、キャップ本体の外周縁はディスクホイールから浮き上っていた。

(考案が解決しようとする課題)

しかし、このような構造の自動車用ホイールキャップは、自動車の走行中にキャップ本体の面触れを起してその寿命を低下し、また取付ボルトを介して取付ブラケットが加振されて亀裂を起し、このためキャップ本体及び取付ブラケットの剛性が要求されるため重量が大きくなる欠点があった。尚、ホイールキャップの外周縁の内側にディスクホイールのリムの内周面に圧接すべき輪状チューブが取付けられたホイールキャップが提案されている（実開昭60-68801号公報参照）。しかし、このチューブはホイールキャップの取付け後にバルブを介して空気を供給してリムの内周面に圧接するのでホイールキャップの着脱毎に空気の出し入れを行なわなければならぬため取扱いが面倒であり

、またチューブはディスクホイールのリムの内周面に係合するので走行中に受ける軸線方向に平行な方向の振動を抑制することができないためキャップ本体と取付けブラケットの取付け強度が依然として要求される。

本考案の目的は、上記の欠点を回避し、キャップ本体及び取付ブラケットの強度を必要としないで寿命を向上することができる自動車用ホイールキャップを提供することにある。

(課題を解決するための手段)

本考案は、上記の課題を解決するために、ディスクホイールに取付ブラケットを介して取付ボルトによって取付けられるキャップ本体から成る自動車用ホイールキャップにおいて、キャップ本体の外周縁に取付けられキャップ本体の取付ボルトによる締付けによってディスクホイールのリムに密着される制振材を有することを特徴とする自動車用ホイールキャップを提供するものである。

(作用)

このように、キャップ本体の外周縁にディスクホイールのリムに密着する制振材を有すると、キャップ本体が面触れを起すことがなく、従ってその寿命が向上し、また取付ブラケットが加振されることはなく、従ってキャップ本体及び取付ブラケットの剛性が要求されない。このため、キャップ本体及び取付ブラケットの厚みを小さくすることができ、全体的に軽量化され、また外周縁の制振材によって面触れがなくなるので見栄えが向上する。

(実施例)

本考案の実施例を図面を参照して詳細にのべると、図面は本考案に係る自動車用ホイールキャップ10を示し、この自動車用ホイールキャップ10は、アクスル12のハブ14にハブナット16によって固定されたディスクホイール18に取付けられる。尚、符号20はタイヤ、また符号22はハブキャップである。

ホイールキャップ10は、ディスクホイール18に取付ブラケット24を介して取付ボルト

26によって取付けられるキャップ本体28から成っている。取付ブラケット24は、鉤24aを有する円筒形部材から成り、この取付ブラケット24は、ハブキャップ22を覆うようにしてディスクホイール18に取付ボルト30によって取付けられる。

本考案のホイールキャップ10は、キャップ本体28の外周縁に取付けられキャップ本体28の取付ボルト26による締付けによってディスクホイール18のリム18aに密着される制振材32を有する。この制振材32は、適度な硬度を有する硬質ゴムから作られる。

このように、キャップ本体28の外周縁にディスクホイール18のリム18aに密着する適度な硬度を有する制振材32を設けると、ホイールキャップ10はディスクホイール18のリム18aの外周面と同一平面を有することになり、このため自動車の走行時にキャップ本体28が面触れを起すことがない。また、このようにホイールキャップ10の振動が抑えられると

、取付ボルト26、30付近でのキャップ本体28及び取付ブラケット24に発生する応力が軽減される。従って、キャップ本体28及び取付ブラケット24の剛性を小さくすることができるから軽量化することができ、またホイールキャップ10の面触れによる見栄えの悪化が生ずることがない。

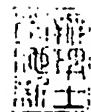
(考案の効果)

本考案によれば、上記のように、キャップ本体及びブラケットの強度を必要としないでホイールキャップの寿命を向上することができる上に空気の出し入れを必要としないから取扱いが容易であり、またホイールキャップの見栄えを向上することができる実益がある。

4. 図面の簡単な説明

図面は本考案に係る自動車用ホイールキャップの取付状態の断面図である。

10-----自動車用ホイールキャップ、18-----ディスクホイール、18a-----リム、24-----取付ブラケット、2



6、30-----取付ボルト、28-----
-キャップ本体、32-----制振材。

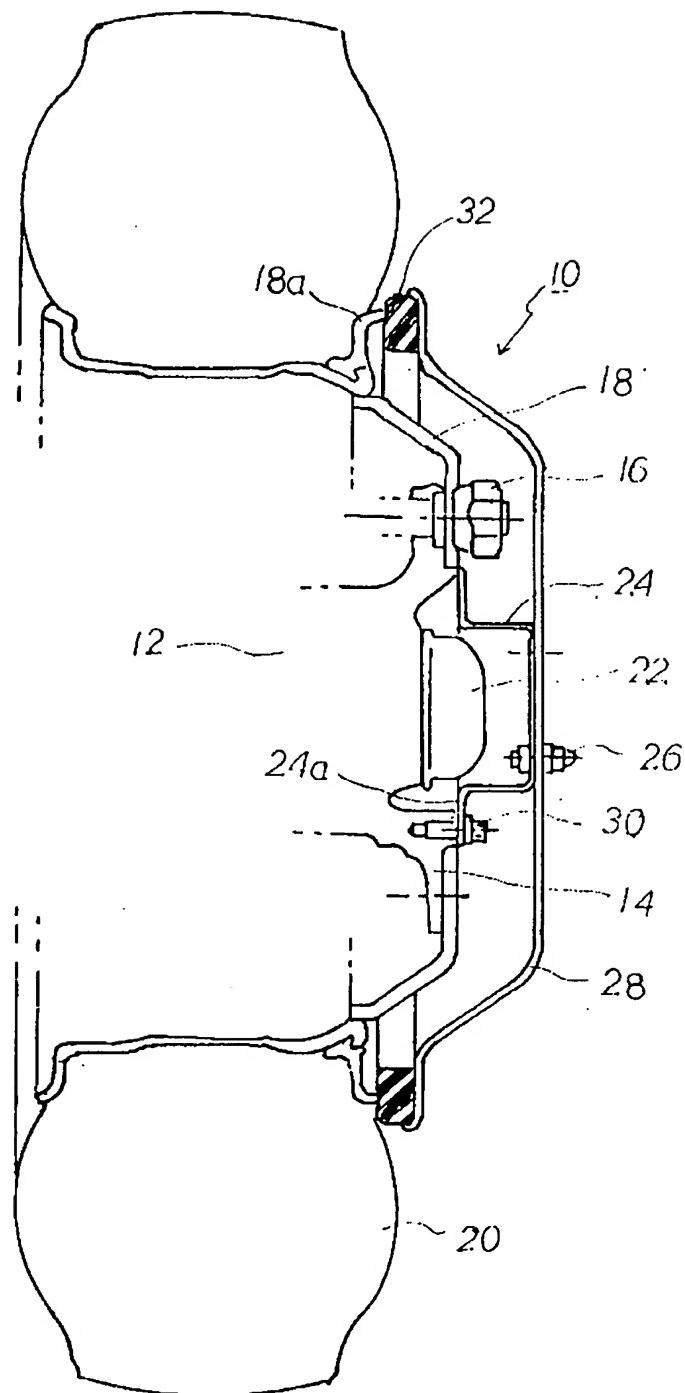
実用新案登録出願人

日野自動車工業株式会社

代理人 弁理士 菊池 新一

新一
菊池
辯理士

新一
菊池
辯理士



実用新案登録出願人

代理人弁理士 菊池新一

13

実用 3-13202